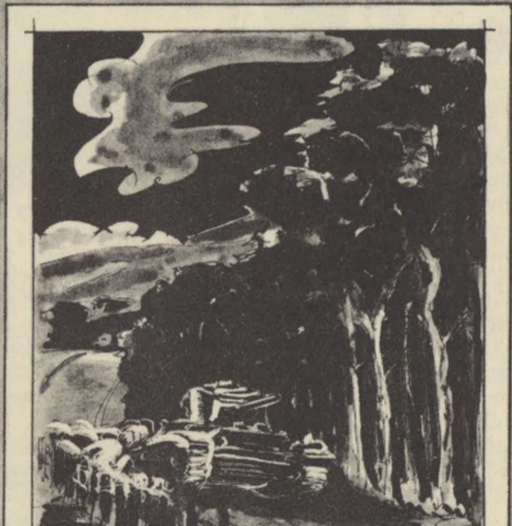
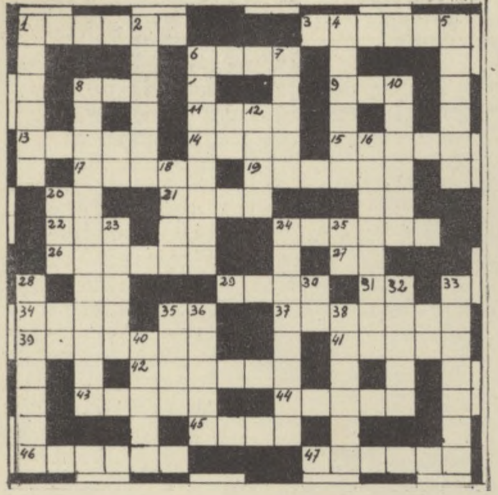
CO SŁYCHAĆ

TYGODNIK, ZAWIERAJĄCY STRESZCZENIA KSIĄŻEK I ARTYKUŁÓW DRUKOWANYCH W WYDAWNICTWACH BRYT. AMERYK. I EWENT. INNYCH. WYDAWANY NA PODST. ZEZW. D.CY POLSK. KORP. WSZK.



N.32. 26.VII.41. 6.D.

Krzyżówka... /ułożył A.Sz./



Znaczenie wyrazów:

WYRAZY POZIOME:

1.Rzeka w Azii; 3. Półwysep w Ameryce; 6. Gra sportowa; 8. Zboże w jęz.obcym; 9. Przedstawiciel szczepu germańskiego; 11. Poeta francuski; 13. B.nuncjusz papieski w Polsce; 14. Rzeka w Europie; 15. Jezioro w Szwajcarii /wspak/; 16. Nie młody /wspak/; 19. Miasto w Azii Mn. 2o. Spójnik; 21. Partia polityczna; 22. Towarzystwo komunikacyjne; 24. Kraj europejski /wspak/; 26. Ulica Warszawska; 27. Rzeka w Rosji:, 29. Kara wojskowa; 31. Mieszkanie pewnych owadów; 34. Zebranie; 37. Wulkan środk.amerykański; 39. Sławny zamek hiszpański; 41. Rozkaz; 42. Zwierzę afrykańskie /pis.łacińska/; 43. Swięty obraz; 44. Przestrzeń wodna; 45. Pieśń,opowieść skandynawska; 46.Fort w Afryce /wspak/; 47. nakrycie głowy.

WYRAZY PIONOWE:

1. Instrument muzyczny; 2. Utwór poetycki; 4.Płytka zatoka; 5. Imię męskie; 6. Mieszkaniec dzielnicy Polski; 7. Konstelacja; 8. Szczyt tatrzański; lo. Imię męskie; 12. Przetwór rybny; 16. Starodawna broń; 18. Ubiór starożytny; 2o. Imię żeńskie; 23. Opera; 24. Miasto w Azii; 25. Pytajnik; 28. Figle, zabawa; 3o. Miara powierzchni; 32. Opera; 33. Znany piłkarz krakowski; 35. Postać biblijna; 36. Miasto we Francji; 38. Niepożądany osobnik; 4o. Pojednanie.

NAGRODY: 1. Miesięczna prenumerata "Co słychać ?"
2. Myśl Lotnicza Nr.II.
3. Czarny rejestr - R.Vansittart'a

TERMIN NADSYŁANIA ROZWIAZAN do dnia 4 września 1941.

ROZWIAZANIA KRZYZOWKI z nr 29 TRAFNE nadesłało 3 osoby.

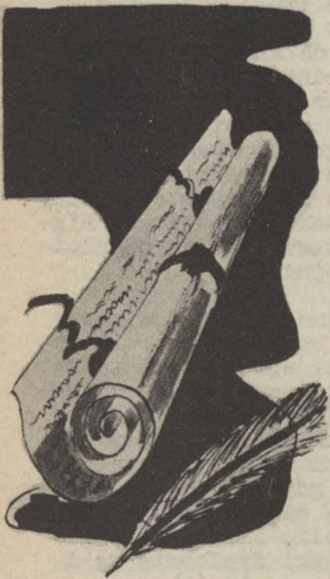
W losowaniu 1. nagroda przypadła p.H.Wawrzeckiej, 2. p.K.Munnich, 3. p.M.Alexandrowicz. Nagrody wysyłamy równocześnie.

treść numeru.....

w następnym numerze.....

Ewolucja armii sowieckiej - Imperializm japoński .

Nowa dyplomacja.



Jedną z dziedzin, które po wojnie będą wymagać całkowitej reformy, są sprawy zagraniczne poszczególnych państw. Nie da się zaprzeczyć, że najlepszym miernikiem dobrej polityki zagranicznej jest wynik wojen. Ponieważ zaś w pierwszej fazie obecnej wojny wszystkie państwa sprzymierzone ponosiły zdecydowane klęski, dlatego trudno oprzeć się chęci zgeneralizowania i podkreślenia, że odpowiedzialność za niepowodzenia spada między innymi i na resorty spraw zagranicznych tych państw. WORLD REVIEW miesięcznik raczej postępowy, zamieszcza w ostatnim wydaniu artykuł V.BARTLETT'A na temat przyszłego układu stosunków zagranicznych. Artykuł ciekawy bo pozbawiony tej cichej tęsknoty za tym, co minęło i co powiedzmy szczerze nie tylko nigdy nie wróci, ale nawet nie jest przez nas upragnione. Nie toczy się przecież ta wojna o utrzymanie dawnego dalekiego od ideału, porządku rzeczy ale o stworzenie nowego, lepszego ładu.x/

"Ministerstwo Spraw Zagranicznych" - pisał niedawno w NEW STATESMAN prof.Harold Laski /znany ze swych zdecydowanie czerwonych sympatii politycznych - Red./ - "musi pozyskać nowych ludzi, przygotowanych do podjęcia się organizowania nowego porządku rzeczy, a nie ustawicznie tęskniących za dawnym światem".

W tym nostalgicznym nastawieniu naszych dyplomatów jest wiele i naszej winy. Bo i jak wyobrażamy sobie dyplomatę? jakim widzimy go w powieściach i sztukach ? Młody i elegancki attaché, czy bardziej oficjalny sekretarz poselstwa, wysoki i przystojny, o lekko siwych skroniach minister pełnomocny, czy wreszcie okazały a nawet otyły /bo musi mieć dość miejsca na fraku na pomieszczenie niezliczonych - à la Goering - orderów/ ambasador - oto jak sobie przeciętni wyobrażają przedstawicieli naszych zagranicą. A jeśli nawet

x/ THE NEW DIPLOMACY by Vernon Bartlett, WORLD REVIEW, August 1941. Autor jest niezawisłym postępowym członkiem parlamentu. Podróżował wiele, interesując się szczególnie sprawami międzynarodowymi. Liczne przemówienia radiowe zjednały mu milionowe rzesze słuchaczy i popularność.

zdarzy się dyplomata bardziej podobny do ludzi jakich się codziennie spotyka, to zaraz dodaje mu się bodaj urojone cechy, byle tylko zbliżyć go do snobistycznego ideału bywalca Hotelu Ambasadorów, Embassy Café itp.

Niedawna obietnica ministra Edena, że do służby dyplomatycznej zostaną dopuszczeni ludzie bardziej zdolni do zrozumienia i reprezentowania potrzeb i pragnień naszego kraju, nie przynosi nic nowego. W obecnej obsadzie naszego ministerstwa jest - na stanowiskach drugoplanowych - wielu ludzi, którzy wstąpili do służby zaraz po wielkiej wojnie, ufając zapewnieniom ówczesnych rządów, że osobiste dochody nie będą wpływały na uzyskanie stanowiska. Zapowiedzi nigdy nie dotrzymane a powtarzające się zawsze, ilekroć ministerstwo skompromituje się wybuchem wojny.

Obowiązki dyplomaty są dziś całkiem inne niż za dawnych czasów. Rola jego upodabnia się coraz bardziej do roli reportera, który przesyła swojej centrali sprawozdania, do roli urzędnika pocztowego, który przetelegrafowuje szyfrowane propozycje czy odpowiedzi drugiej strony.Coraz mniej pertraktacji prowadzi dyplomata a coraz częściej jest pośrednikiem między swoim rządem a krajem w którym przebywa. Ale pośrednikiem pozbawionym decyzji, gdyż tej , przy dzisiejszym rozwoju środków komunikacji - niemal nigdy nie wypuszcza rząd ze swej ręki. Zmiana roli, zmienione zadania wymagają zmienionych metod. Obowiązki dyplomaty są i nadal rozliczne i trudne. Ale też wykonywanie ich wymaga zupełnie innych sposobów niż dotychczasowe.

W moich podróżach nader często stykałem się z przedstawicielstwami dyplomatycznymi. Osobiście nie mam nawet cienia powodu do skargi, czy do żalu. Ale zdaję sobie jasno sprawę, że w zasadzie dyplomaci wogóle a brytyjscy może bardziej niż jakiegokolwiek innego państwa /wobec traktowania do niedawna urzędników konsularnych jako odrębnej i raczej podrzędnej grupy/ - odnoszą się do dziennikarzy, kupców i wszystkich innych współobywateli, którzy odgrywają conajmniej równorzędną z nimi rolę w kształtowaniu wzajemnych stosunków pomiędzy państwami, jako niewygodnych o ile nie wręcz jako szkodliwych. To oczywiście nie może być w przyszłości ale musi bezpowrotnie ustać. Ci wszyscy miejscowi kupcy, czy korespondenci dzienników, czy pracownicy izb handlowych itp., którzy do dziś dnia czują się zaszczyceni zaproszeniem w dzień urodzin króla do ambasady, znają znacznie lepiej i dokładniej kraj w którym pracują, niż dyplomaci. Nie chcę twierdzić, że dyplomatom naszym brak wykształcenia, brak fachowych wiadomości. Ale przekonałem się wielokrotnie ilu młodych ludzi, po zdaniu bądź co bądź ciężkich egzaminów w ministerstwie, posuwa się po drabinie

awansów, upstrzonej orderami i tytułami, nie wykorzystując nabytych wiadomości.

Nie chciałbym być zbyt surowy w mej krytyce brytyjskiej dyplomacji i przypisywać jej tylko niepowodzenia naszej zagranicznej polityki w ostatnich latach. Powody niepowodzeń są inne. Oto oparliśmy naszą politykę zagraniczną na bluffie i Hitler zrozumiał to. Od 1918. mieliśmy zdaje się jednego tylko ministra spraw zagranicznych, który wiedział dokładnie czego chce. Był to Artur Henderson. Ale był zbyt krótko ministrem by przeprowadzić swoje zamiary. Inni otrzymywali ostrzegające raporty od naszych ambasadorów i posłów ale nie mieli dość siły by przekonać rząd i parlament, że albo trzeba doprowadzić do prawdziwego, powszechnego rozbrojenia, albo zbroić się poważnie. Skutek był a co gorsza jeszcze dzisiaj jest taki, że mamy słabą i niezdecydowaną politykę zagraniczną, bo nie mamy siły by ją odpowiednio poprzeć.

Jaka rola przypadnie dyplomacji po zakończeniu obecnej wojny ? Prawdopodobnie klęska militarna Niemiec spowoduje wybuch rewolucji zarówno w samej Rzeszy, jak i krajach podbitych. Rewolucji nietylko politycznej, przeciwko pokonanemu regime'owi ale także i socjalnej. Jakkolwiek by się wypadki potoczyły trzeba przypuszczać, że zarówno uchodźcy niemieccy jak i rządy państw sprzymierzonych obecnie przebywające w W.Brytanii będą zbyt słabe by odegrać rolę większą niż łącznika pomiędzy swym krajem a Londynem. Przypuszczalnie zapanuje okres chaosu podczas którego będą oswobodzeni przez klęskę przeciwnicy hitleryzmu urządzali polowania na przywódców narodowo-socjalistycznych. Oczywiście w takich warunkach dyplomata starej przedwojennej /t.j. z przed obecnej wojny/ szkoły byłby tak bezradny wobec wypadków i ludzi jak zabłąkane dziecko.

Zasadniczym tematem rozmów pomiędzy zwycięscami i zwyciężonymi będzie, po ustaleniu warunków militarnych przedewszystkim sprawa dowozu żywności. To znaczy, że trzeba będzie ludzi o doświadczeniu przemysłowym i administracyjnym, którzy jako specjalni delegaci będą prowadzili rozmowy z różnymi efemerycznymi rządami z pominięciem zawodowej dyplomacji. Misje będą dysponowały fachowcami w zakresie spraw gospodarczych, komunikacyjnych i socjalnych /aby nie zapoznać znaczenia takich ruchów społecznych, jak rodzący się w 1921. w Niemczech narodowy-socjalizm/.

Nowoczesny dyplomata będzie miał więcej obowiązków reporterskich niż urzędowania. A reporter musi mieć dar obcowania z ludźmi wszelkich klas i orientowania się w ich nastrojach, poglądach, upodobaniach. Mniejsza o jego formy towarzyskie

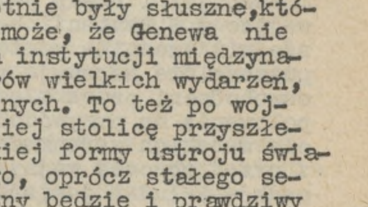
i różne snobistyczne szyki. Wychowanie dotychczasowe,kiedy przyszły przedstawiciel zagraniczny zapoznawał się z obcymi językami i zwyczajami w wytwornych pensjonatach, wśród dobranego zespołu towarzyskiego,musi ustąpić nowemu, które w pierwszym rzędzie zapewni dostęp do szkół i specjalizacji także tym, którzy nie posiadają majątku dostatecznego na pokrywanie kosztów a mają odpowiednie zdolności.

Pytanie czy przetrwają ambasady i poselstwa? System tajemniczych zebrań i poufnych rozmów o których wyniku prasa dowiadywała się późną nocą w postaci stereotypowego komunikatu, nic właściwie nie mówiącego, nie doprowadzają do niczego dobrego. Tak, jak nic dobrego nie przyniosły niezliczone konferencje ministrów i głów państwa w ostatnich latach. Zdaje się, że dyplomaci raczej zejdą do roli stałych członków międzynarodowych konferencji, wskutek czego rola ich sprowadzi się bardziej do redagowania trafnych i słusznych a nie koniecznie formalnie wystylizowanych sprawozdań. Mniej samodzielności - więcej sprawozdawczości.

Okrzyczana dzisiaj Liga Narodów była przecież pożyteczna. Oczywiście zanim pogwałcono treść jej paktu poraz pierwszy w 1931. gdy Japonia napadła Mandżurię. Przez publiczne dyskusje, publiczne posiedzenia delegaci zmuszeni byli do mówienia tylko rzeczy, które istotnie były słuszne,które dały się rozumowo uzasadnić. Być może, że Genewa nie była najkorzystniejszym miejscem dla instytucji międzynarodowej bo była zbyt daleko od centrów wielkich wydarzeń, od węzłów wielkich linii komunikacyjnych. To też po wojnie można będzie przenieść gdzieindziej stolicę przyszłego Rządu Międzynarodowego. Bo do takiej formy ustroju świata zdążamy przecież. Ale oprócz niego, oprócz stałego sekretariatu międzynarodowego, konieczny będzie i prawdziwy międzynarodowy parlament, w którym by była reprezentowana nie tylko grupa rządząca w danym kraju, ale także i opozycja. I Międzynarodowy Instytut dla kształcenia pracowników zarówno tych instytucji jak i dyplomacji poszczególnych państw.

Na to powinien zwrócić uwagę zarówno rząd brytyjski, jak i inne rządy !

Czołgi sowieckie a niemieckie



Kampania sowiecka dostarczyła zupełnie nowego przykładu wojny nowoczesnej. Jej trwanie /w chwili gdy numer idzie pod prasę minęło już dziewięć tygodni od jej rozpoczęcia/









świadczy dobitnie o tem, że ten "Blitz jest inny niż poprzednie. Dużą rolę odgrywa tu przestrzeń, teren. Ale dominuje inny czynnik : oto po raz pierwszy masy elementów zmechanizowanych natrafiły na opór masy takiegoż przeciwnika. Czołg stanął naprzeciwko czołga. A może ściślej : masa czołgów napotkała masę czołgów. Bo jest już dzisiaj niezaprzeczalne, że we wschodniej kampanii nie lotnictwo, które tak się przyczyniło do wyniku wszystkich poprzednich inwazji niemieckich, ale właśnie broń pancerna odgrywa rolę decydującą. Obustronne komunikaty mówią o tym wyraźnie. Wiadomości o sile sowieckiej broni pancernej są chaotyczne. Prasa brytyjska przed czerwcem 1941. pisała o tym nie wiele i niedokładnie. Po podpisaniu przymierza góruje na szpaltach optymizm, ale znowu brak szczegółów. O materiały niemieckie niełatwo. Pozostaje więc jako najpewniejsze źródło prasa francuska. Oczywiście źródło to trzeba brać z dużym krytycyzmem. Prasa francuska czy Vichy, czy z pod okupacji jest jednak kontrolowana. Jej obiektywizm będzie nosił wyraźne sympatie proniemieckie. Pomimo tego artykuły JEAN BORDERY zamieszczone w lipcowych numerach dziennika LE JOUR ECHO DE PARIS, warte są streszczenia.

Z początkiem lipca niemieckie radio ogłosiło, że od chwili rozpoczęcia kampanii zniszczono 7,615 czołgów sowieckich. Mimowoli nasuwa się pytanie jaką wartość mają sowieckie dywizje pancerne, skoro pomimo takich strat jeszcze są w stanie walczyć ?

Sowiety nie zdradziły dawnej tezy rosyjskiej, że do wojny konieczne są potężne odwody sił szybkich, ruchliwych.W 1914. kawaleria rosyjska liczyła 2oo,ooo szabel, zorganizowanych w 3o dywizji i samodzielnych brygad, przewyższając liczebnie jazdę całej Europy. Począwszy od 193o. marszałek Woroszyłow, pozostający pod wielkim wrażeniem teorii brytyjskiego eksperta gen.Fuller'a reorganizował kawalerię zastępując ją brygądami zmechanizowanymi. Stworzono dwa korpusy pancerne w Kijowie i Leningradzie; stworzono własną produkcję czołgów w Charkowie i Jekaterynoburgu, o wydajności poczynając już od 1932. po 5oo czołgów rocznie.W 1939.

oceniano stan czołgów sowieckich na 10,000. W 1941. trzeba przyjąć ich około 12,000 sztuk.

TYPY SPRZĘTU PANCERNEGO.

SAMOCHODY PANCERNE. Tutaj Bolszewicy przyjęli trzy typy Forda o tonażu od 3,5 do 8 ton, z czego jeden sześciokołowa "amfibia" /tj. pojazd ziemnowodny/ i jeden typ całkowicie krajowej konstrukcji BA 27 o 4,5 tonach. Pancerz jest stosunkowo słaby bo wynosi od 10 do 13 mm.

WOZY ROZPOZNAWCZE /na gąsienicach/ reprezentują dwa typy : T 27 o 4 tonach wzorowany na francuskiej "chenillette" i amfibia T 37 oparta na brytyjskim czołgu Carden Lloyd. Pancerz słaby 10 - 13 mm.

CZOŁGI SREDNIE.sowieckie są też dwóch typów. T 26 o 8,5 tonach przypomina francuski czołg Renault. Jest stosunkowo wolny - 30 km/h dobrze uzbrojony - działko 37 mm, ale za to słabiej opancerzony 6 - 12 mm. Dwunastotonowy BT skopiowany z amerykańskiego Christie ma dobrą szybkość - 55 km/godz. silnie uzbrojony, działko 47 mm i cztery CKM w podwójnej wieży i pancerz 15 mm.

W CZOŁGACH CIĘZKICH najczęściej spotykanym typem jest T 28, oparty na brytyjskim Vickersie, o 20 tonach, 25 mm pancerzu i dziale 75 mm. Zarzucono już M.II.o 35 tonach i 25 mm pancerzu ale szybkości tylko 30 km/godz. Olbrzymi czołg sowiecki o 120 tonach, którego jeden okaz dostał się do rąk niemieckich,ma on uzbrojenie złożone aż z trzech dział i czterech CKM, dwunastu ludzi załogi.

Gros sowieckiego sprzętu pancernego to czołgi lekkie i średnie o tonażu od 4 do 12 ton i stosunkowo słabym pancerzu /z wyjątkiem T 28/. Pancerz sowiecki chroni przed pociskiem przeciwpancernym z Kb i CKM ale nie przed pociskami dział ppanc 13, 25, 37, 45mm,które przecież stanowią główne uzbrojenie czołgów niemieckich. Już kampania fińska wykazała tę słabość sowieckiego sprzętu. Doktryna sowiecka sprzyjała stale ruchliwości. Tę ruchliwość uzyskano w broni pancernej kosztem pancerza. Charakterystaka czołga sowieckiego świadczy o jego zdatności do zwalczania i niszczenia ugrupowań piechoty, ale o stosunkowo nie wielkich szansach przy spotkaniu wręcz z nieprzyjacielskim czołgiem. Bolszewicy kładli wielki nacisk na duży promień działania swych czołgów, co zapewniało im znowu większą ruchliwość i możliwość akcji na ogromnych obszarach państwa sowieckiego.

Organizacyjnie czołgi sowieckie są ujęte w bataliony o różnym składzie. Na batalion przypada np. 30 sztuk dwuna-

stotonowych czołgów BT. Cztery bataliony tworzą większą jednostkę, działającą samodzielnie. Natomiast czołgi T 26 /8,5 tonowe/tworzą brygadę złożoną z 6o sztuk. x/

Tak w ogólnym zarysie scharakteryzowana sowiecka broń pancerna stanęła naprzeciw wypróbowanych niemieckich dywizji pancernych. Dywizje pancerne niemieckie, złożone ze ściśle z sobą współpracujących brygad czołgów, brygad zmotoryzowanej piechoty, pułku zmotoryzowanej artylerii itd. tworzą masę około 3oo czołgów średnich i ponadto jeszcze kilkadziesiąt czołgów ciężkich /75 tonowych/. Gros stanowię czołgi średnie, najczęściej dwóch typów :

Krupp____6,5 tonowe oraz
Maybach___8,5 tonowe. xx/

Oba typy wyposażone są każdy w dwa CKM 13 mm a Maybach ponadto w działko 2o mm. Pancerz ma zapewne od 12 do 15 mm w porównaniu do 6 - 12 mm rosyjskiego. Walka pancernych elementów sowieckich z niemieckimi sprowadza się więc do zagadnienia :

	Sowiety :	Niemcy :
pancerz	6-12 mm	12-15 mm
kaliber działko	45 mm	2o mm
CKM	7,6 mm	13 mm

Dodać jeszcze trzeba, że Sowiety w przeciwstawieniu do Niemców, którzy ograniczyli kaliber swych dział w czołgach a rozbudowali szczególnie oddziały przeciwpancerne, stosują właśnie wyżej kalibrowe działa czołgowe, jako zasadniczą broń przeciwpancerną.

x/ Francuski dziennik LE TEMPS podaje dalsze szczegóły organizacji czołgów sowieckich : "Broń pancerna sowiecka obejmuje : samodzielne brygady ciężkich czołgów, złożone z trzech batalionów, każdy po 32 czołgi ciężkie oraz po 15 czołgów średnich; samodzielne brygady czołgów średnich, złożone z trzech batalionów każdy po 32 czołgi średnie i po 15 lekkich; pewnej liczby korpusów pancernych, składających się z oddziałów kołowych i gąsienicowych. Każdy korpus ma w swym składzie brygadę czołgów oraz jednostki zmotoryzowane /piechota, artyleria itp./; wreszcie każda dywizja piechoty czy kawalerii posiada pluton czołgów rozpoznawczych i pluton samochodów pancernych, razem około 4o wozów bojowych".

xx/ Szczegółowe dane dotyczące typów czołgów, wchodzących w skład niemieckiej "Panzerdivision" podaje interesujący artykuł kpt. inż. K.DEBSKIEGO zamieszczony w lipcowym numerze Bellony /"Działania broni pancernej we Flandrii i Francji w maju 194o."/.

Tyle pisze JEAN BORDERY. Trudno jednak powstrzymać się od zacytowania zakończenia,powoływanego już przez nas poprzednio artykułu w LE TEMPS. Artykuł ukazał się jeszcze w początkach lipca. Autor ukrywający się pod literami J.M.F. próbuje charakteryzować sowiecką doktrynę użycia czołgów i określa ją jako zdecydowanie ofenzywną, opartą na ruchu, sile ognia i manewrze. Uważa jednak, że taktyka nie jest należycie przestudiowana, co w wojnie fińskiej okazało się w rzucaniu czołgów na nierozpoznane uprzednio a najeżone przeciwpancernymi przeszkodami umocnienia betonowe, czy też w terenie w którym czołgi nie mogły się rozwinąć. Zarzuca dalej, że wyszkolenie jest słabe, opieka nad sprzętem i jego znajomość fatalna. Jako przykład cytuje brygadę czołgów sowieckich, która rzucona do akcji w Finlandii w dniu 22.listopada 1939. straciła już w dniu 25. tegoż miesiąca 53 % sprzętu bojowego wskutek defektów mechanicznych i dezorganizacji. "W tych warunkach" - kończy autor dosłownie - "nie będziemy zdziwieni, gdy sowiecka armia zmotoryzowana przetrwa zaledwie kilka tygodni pod naporem Niemców". Zakończenie to wydaje się nam klasycznym przykładem ryzykownych przepowiedni dziennikarskich. Bo nie przesądzając wyniku kampanii sowieckiej, można już dzisiaj stwierdzić, że nawet wg komunikatów niemieckich czołgi sowieckie ciągle jeszcze walczą i bronią się zajadle.

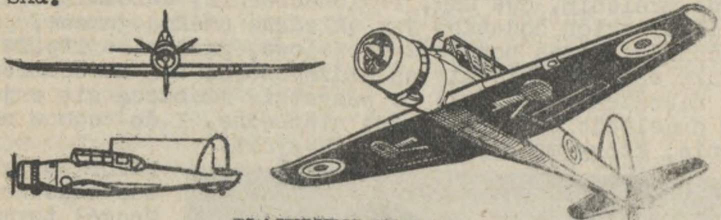
Lotnictwo morskie W. Brytanii.



"Samoloty Lotnictwa Morskiego /Fleet Air Arm/...atakowały torpedami eskadrę włoską... zbombardowały z lotu nurkowego nieprzyjacielski konwój... zatopiły łódź podwodną... wytropiły nieprzyjacielskiego korsarza..." oto typowe wiadomości o działaniach tego mało znanego rodzaju broni. Nie bez powodu w polskim lotnictwie morskim widywało się bądź to mundur lotniczy z kotwicą na ramieniu, bądź marynarski z oznakami pilota czy obserwatora. Polskie lotnictwo morskie podlegało Kierownictwu Marynarki Wojennej. Podobnie i brytyjska Fleet Air Arm. Streszczamy garść wiadomości o działaniach tej broni na podstawie artykułu TERENCE HORSLEY'A "FLYING FOR THE FLEET", zamieszczonego niedawno w tygodniku "THE SPECTATOR". x/



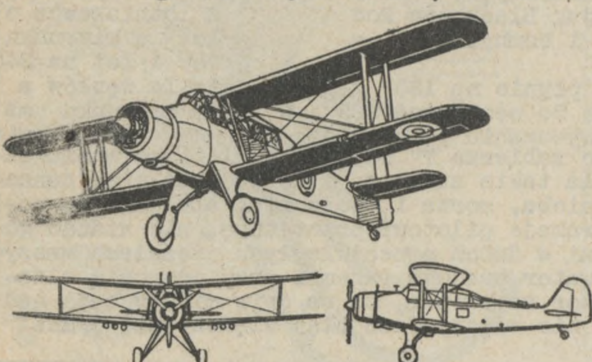
Krótkie, skąpe komunikaty Admiralicji o działaniach Lotnictwa Morskiego nie są nigdy zupełne. Nic bowiem nie odda poświstu wichru ani stałego łoskotu silnika. Nic nie wyobr zi uczucia prawdziwej samotności jakie ogarnia pilota nad pustym, niekończącym się nigdzie morzem, gdy mozolnie prze zaoliwioną szybę samolotu wypatruje zbawczego lotniskowca, który da mu lądowanie, ciepło, jedzenie i nadewszystko trochę snu.



BLACKBURN "ROC"

rys.1. Dwuosobowy myśliwiec - silnik Bristol-Perseus XII 9o5 KM - we wieży 4 CKM - rozpiętość skrzydeł 15 m - maks.szybkość 36o km/godz.

Nie jesteśmy dzisiaj lotnictwem, mamy z nim nie wiele więcej wspólnego niż np. z czołgami. Nasze samoloty są różne, nasze załogi inaczej szkolone, nasze zadania różnolite.



FAIREY "ALBACORE"

rys.2. Torpedujący bombowiec rozpoznawczy - silnik Bristol-Taurus II - 1,o6o KM - załoga 3 ludzi - uzbrojenie : CKM i torpedy lub bomby - rozpiętość skrzydeł 16,5 m.

Strzelec morskiego samolotu musi równie sprawnie trafić torpedą z wysokości 1ooo jak bombą z 3o m, czy CKM'em 1oo m, musi zn nawigację, ten rodzaj skomplikowanej czarne magii, która p zwala maszynie wrócić do okrętu, po wykonan zadania i to w zupełnie innym miejscu niż st towała. Aparat są całkiem inn Gdyby nawet pr puścić, że ktoś jeszcze zmieści się w kabinie pilota - co zresztą jest całkiem wykluczone, bo jest ściśle obliczona tylko na jednego człowieka - to przekonałby się, że spust CKM jest podobny

jak w Spitfire'że ,dźwignia do zwalniania bomb jak w Wellingtonie,pojemność zbiornika jak w Ansonie.Ale oprócz tego dodatkowa dźwignia do torped i inne urządzenia.W pomieszczeniach dalszych dwóch członków załogi znalazłby skomplikowane przyrządy nawigacyjne, tablice matematyczne, któreby niejednemu oficerowi marynarki handlowej dały wiele do myślenia, dwa CKM, radioodbiornik, celownik do bomb i kilka takich dodatków jak składane czółno gumowe, pochodnie, żelazne porcje żywnościowe, gąsienice itp.Te artykuły same w sobie nie są nadzwyczajne ani niecodzienne. Ale nieoczekiwane jest, że wszystkie mieszczą się w jednym samolocie i wszystkie są niezbędne. I do tego w aeroplanie, który ma ...składane skrzydła.



rys.5. Bombowiec nurkujący dwuosobowy charakterystyka jak Blackburn Roc uzbrojenie 5 CKM i bomby.

Dobór załóg jest też odpowiedni. Naogół to młodzi ludzie, którzy mieli dopiero iść na uniwersytet. Zadania ich nie są trudne. Napewno każdy potrafiłby rozwiązać taki problem : "start z lotniskowca o 10^{00} w kierunku 90° i lot na 240 km. Lotniskowiec płynie na 135° z szybkością 10 węzłów a wiatr dmie z siłą 20 węzłów od 225°. W jakim kierunku ma lecieć pilot po wykonaniu zadania aby osiągnąć lotniskowiec i ile czasu mu to zabierze ?" Nawigator nietylko musi rozwiązywać co chwila takie zadania, i to podczas nieustannego obserwowania nieba, morza i otoczenia, ale jeszcze podawać stale instrukcje pilotowi przez tubę, nie widząc go wcale. Umieszczeni w dwóch przeciwległych częściach maszyny pilot i obserwator pracują razem i przy powrocie z zadania gdy nawigator zapowiada, że za dwie minuty będą nad lotniskowcem, to nie częsty jest błąd większy niż jedna mila.

---

x/Lotnictwo morskie utworzone w 1924. podlegało do maja 1939. Ministerstwu Lotnictwa, dopiero od tego czasu zostało podporządkowane Admiralicji. Oficerowie noszą na piersiach specjalną oznakę pilota a w petli dystynkcji na rękawie literę "A".Ponieważ wg regulaminów Floty brytyjskiej każdy marynarz musi być zapisany w książce okrętowej, dlatego koszary i lotniska Lotnictwa Morskiego na lądzie mają nazwy okrętów. Nie trzeba się więc dziwić,że H.M.S. Dedal,Malabar,Merlin czy Kestrel nigdy nie pojawia się na żadnym morzu,bo są one poprostu...lądowymi bazami Fleet Air Arm.

Na zew führera...

W ostatnich dniach wyszła z druku ciekawa książka : "THUS SPAKE GERMANY" x/ zawierająca wyjątki pism, przemówień, rozkazów wydawanych różnymi czasy przez Niemców. Nic charakterystyczniejszego od tego zbioru, który rozwiewa wszystkie złudzenia co do losu, jaki Niemcy rezerwują pokonanym. Przedmowę do książki napisał znany ze swych publikacji Lord Vansittart, którego broszura "CZARNY REJESTR" wyszła niedawno w polskim przekładzie. Ze zbioru będziemy zapewne nieraz korzystać, bo nic tak bardzo nie przekonuje niedowiarków-optymistów, jak własne słowa Hitlera, jego poprzedników czy popleczników. Dzisiaj podajemy mapę odnoszącą się do przesiedleń Niemców na "uwolnione z pod jarzma polskiego" obszary.



"450,000 Niemców przesiedlono podczas wojny. Pierwszych 63000 osiedleńców przybyło wkrótce po kampanii polskiej z państw bałtyckich. Za nimi 135,000 Niemców z Galicji, Wołynia i z nad Narwi. Potem nastąpiło przegrupowanie 31,000 Niemców z okolic Chełma i Lublina; przydzielono im nowe gospodarstwa i warsztaty pracy w Warthegau. Następnie przyszły wielkie przesiedlenia południowo-europejskie. 90,000 Volksdeutsche z Besarabii, 90,000 z północnej i południowej Bukowiny, 14,000 Niemców z Dobrudzy rozpoczęło podróż na ziemie Rzeszy. Co do południowo-tyrolskich Niemców : część 185,365 optujących za Niemcami przy-

x/ THUS SPAKE GERMANY edited by W.W.COOLE & M.F.POTTER

będzie do Rzeszy w ciągu bieżącego roku. /Wg "Berliner Illustrierte Zeitung" Nr 2, Styczeń 1941. artykuł W.Webera pt. "Na zew Führera"./

Kanał Panamski..

Dzisiejsze znaczenie Kanału Panamskiego dla USA i dla bezpieczeństwa półkuli zachodniej jest ogromne. Dzięki jego posiadaniu mogą Stany Zjednoczone jeszcze przed rozbudowaniem swej nowo projektowanej "floty dwóch oceanów" zajmować wyczekującą postawę wobec wydarzeń i w Europie i na Dalekim Wschodzie i w ten sposób powstrzymywać zapędy państw dyktatorskich.Kanał bowiem skraca drogę pomiędzy Pacyfikiem a Atlantykiem i pozwala na przerzucenie okrętów wojennych w stosunkowo krótkim czasie. Dlatego sądzimy,że ogłoszony niedawno w "Geografical Magazine" artykuł o dziejach Kanału Panamskiego zainteresuje naszych Czytelników.x/





Pomysł budowy kanału w przesmyku panamskim jest tak dawny chyba, jak samo odkrycie Nowego Swiata. Przesmyk ma zaledwie 7o km szerokości a kanał skróciłby podróż z Nowego Yorku do San Francisco z 21,000 km przez cieśninę Magellana do 8,4oo km a więc o 6o %; Z Liverpoolu do San Francisco przez cieśninę Magellana było 21,600 km - przez Panamę tylko 12,800 km a więc o 42 % mniej. Odkrycia Ameryki dokonano w poszukiwaniu drogi na Daleki Wschód. Gdy awanturniczy Hiszpanie przekonali się, że mają przed sobą tylko wąski przesmyk,odrazu wybudowali drogę lądową, łączącą dwa oceany /szczątki jej są jeszcze do dnia dzisiejszego/ a myśleć poczęli o przekopaniu kanału. Król Filip II. odrzucił projekt uważając - może i nie bez racji - że skoro Wszechmocny stworzył przesmyk to widać nie chciał by szła tamtędy droga wodna. Ale pomysł kiełkował i nawet Napoleon III. gdy przebywał w więzieniu po nieudałym zamachu stanu

x/"THE STORY OF THE PANAMA CANAL" by René ELVIN THE GEOGRAFICAL MAGAZINE No 1, tom XIII.

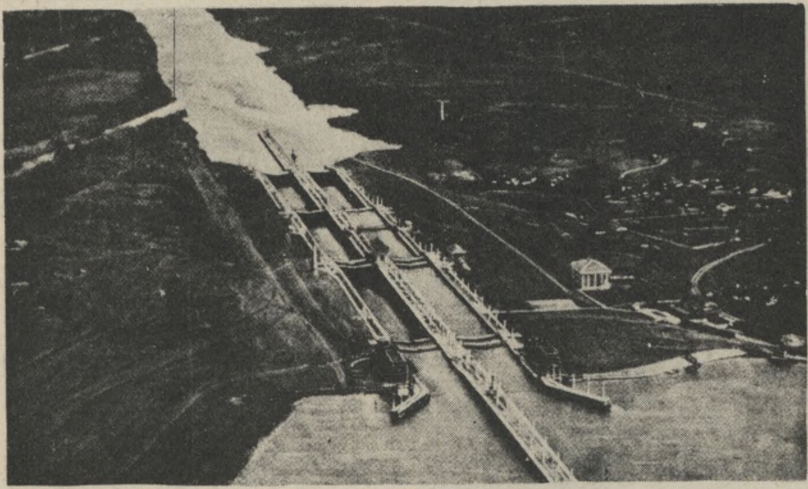
w 1846. pisał do króla Ludwika Filipa o zwolnienie go za cenę zrezygnowania z polityki, a wtedy zajmie się budową kanału.

Dopiero w 1879. Międzynarodowy Kongres dla Badań nad Międzyoceanicznymi Kanałami, zwołany przez paryskie Towarzystwo Geograficzne uchwalił na wniosek i pod przewodnictwem Lessepsa, twórcy kanału Suezkiego, budowę Kanału Panamskiego. Kongres zaakceptował koszt budowy, oceniony na 12oo milionów franków w złocie; budowa miała potrwać dwanaście lat, ale mogłaby być skrócona do lat ośmiu. Entuzjazm był powszechny i dwunastu uczestników Kongresu, którzy sprzeciwili się pozostałym siedemdziesięciu ośmiu, głosującym za kanałem, spotkało się z wrogim odniesieniem publiczności.

Panama należała wtedy do republiki Nowej Granady, przezwanej następnie Kolumbią. Droga do stolicy kraju, Bogoty była gęsto wydeptywana przez różnych kombinatorów. Rząd republiki nie był zbyt skrupulatny w obietnicach, to też w ślad za koncesją na budowę kolei wpoprzek przesmyku, udzieloną w 1838. francuzowi Salomonowi, drugą koncesję /w tej chwili jeszcze będącą w mocy, bo przedłużoną w 1867. na lat dziewięćdziesiąt dziewięć/ uzyskał Amerykanin Aspinwall. Stany Zjednoczone zawarły w 1864. umowę, mocą której Nowa Granada gwarantowała im wolne korzystanie ze wszelkich obecnych i przyszłych środków komunikacji przez przesmyk. To wzbudziło zainteresowanie W.Brytanii,wyrażone w 185o.w traktacie Bulwer Clayton, mocą którego oba rządy zawarowały sobie budowę kanału pod wspólnymi auspicjami gwarantując zarazem, że strefa kanału pozostanie nieufortyfikowana.Rozwój zachodnich obszarów skłonił Stany Zjednoczone do zwrócenia baczniejszej uwagi na międzymorze panamskie. Przeprowadzone w latach 1871-76 kilkakrotne studia terenu wskazywały na korzyści kanału przez Nikaraguę.

Francja nie traciła czasu i kongres międzynarodowy poprzedzony był przeprowadzeniem pomiarów, rozplanowaniem kanału aż w pięćdziesięciu alternatywach i pozyskaniem koncesji od rządu kolumbijskiego. Koncesja miała jeden tylko warunek : uzależniała rozpoczęcie budowy od zgody Towarzystwa Kolei Panamskiej. Cztery główne osi kanału były wytyczone :Darien, Panama, Nikaragua i Tehuantepec. Kierunek przez Panamę miał może najwięcej zakrętów ale był najkrótszy a ponadto można było uniknąć budowy śluz. Tu przeważył autorytet osobisty Lessepsa, który, po powodzeniu Kanału Sueskiego forsował budowę "oceanicznego Bosforu" tj. kanału o równym poziomie wód. Zakończenie prac Kongresu bynajmniej nie zwolniło Lessepsa wówczas już 75 lat liczącego, lecz pod naciskiem opinii publicznej zmusiła podjąć się kierownictwa budowy.

Mniejwięcej połowa preliminowanej na budowę sumy 12oo milionów frs miała pójść na roboty ziemne. Na pokrycie wydatków miały pójść wpływy z kanału, którego przepustowość oceniono na 7 1/4 miliona ton rocznie, co przy stawce 1o frs od tony, podobnie jak w Kanale Sueskim, miało dać rocznie 72 1/2 miliona frs. /Przyszłość pokazała, że kalkulacja ta była skromna, bo roczny tonaż przechodzący przez Kanał Panamski wynosił przed obecną wojną 28 milionów ton/.Kapitał miał być pokryty w drodze subskrypcji publicznej.



Lesseps pamiętał swe doświadczenia z czasów sueskich,kiedy wbrew bankom potrafił zdobyć kapitał 2oo milionów frs, potrzebny dla sfinansowania przedsięwzięcia i zastosował tę samą metodę. Ale czasy były inne i zamiast preliminowanych 4oo milionów frs wpłynęło tylko 3o. Lesseps nie dał za wygraną. Rozpoczął kampanię na wielką skalę. Wydawany przez niego "Biuletyn" przekonywał czytelników o możliwościach powodzenia i rentowności kanału. Na wiadomości o tym jak szkodliwy jest klimat Panamy dla Europejczyków, wyjechał z żoną i trojgiem najmłodszych dzieci /miał ich razem siedemnaścioro/ w strefę kanału. Podróż była jednym ciągiem osobistych triumfów Lessepsa, ale pieniędzy nie dała.Amerykanie nie kryli swej niechęci dla przedsięwzięcia francuskiego na zachodniej półkuli. Powtórna kampania subskrypcyjna, przeprowadzona wg wszelkich zasad bankowości, kosztem 32 milionów franków powiodła się i pokryła w dwójnasób preliminowaną sumę 3oo milionów frs.

Ale przyszły i niepowodzenia. Lesseps nie był sam inżynierem i powierzył prace tej samej firmie, która dla niego kopała Kanał Sueski. Firma ta wycofała się po dwóch latach,

korzystając z odpowiedniej klauzuli w umowie. Trudności terenowe na jakie natrafiono były olbrzymie. Co gorsza Towarzystwo Kolei Panamskiej odmówiło zatwierdzenia koncesji. Nadeszły kłopoty z robocizną, gdy po wycofaniu się przedsiębiorcy zarząd kanału musiał na własną rękę prowadzić budowę. Trzeba było wynająć 40,000 murzynów dla wykonania prac, rozplanowanych na 15,000 ludzi. Bo murzyni pracowali mało wydajnie a biały człowiek nie znosił warunków klimatycznych. Mimo wysiłków nadludzkich francuskich inżynierów praca szła ciężko. Żółta febra i malaria dziesiątkowała ludzi.Dingler, naczelny inżynier stracił w ciągu kilku tygodni żonę, syna, córkę i jej narzeczonego;inżynierowie Blanchet i Boyer zmarli w kilka miesięcy po przybyciu. Któregoś dnia konsul brytyjski w Panamie poszedł z inżynierem kanału na inspekcję prac w asyście 22 ludzi. Połowa ludzi zmarła, połowa zachorowała. Tylko we dwóch wrócili do Panamy. Nazajutrz konsul napróżno czekał z obiadem na Francuza, inżynier umarł w nocy. Ale praca szła nadal i pomimo, że ilość ofiar śmiertelnych dochodziła nieraz do 40 - Francuzi prowadzili roboty przez osiem lat, uzupełniając straty przybyłymi z Francji. W 1886.okazało się, wskutek wylewów dwóch rzek w przesmyku, że kanał o jednolitym poziomie wody jest niemożliwy. Ale Lesseps nie chciał się zgodzić na zmiany planów, które żyrował swoją reputacją.

Trudności pieniężne pojawiły się wskutek wiadomości o trudnościach technicznych. Akcje spadły z 500 frs nominalnej wartości na 160 frs. Lesseps, podówczas już 81 lat mający, zdecydował się na nową podróż do Panamy, odbył ją konno a po powrocie zwrócił się do rządu o pozwolenie wypuszczenia pożyczki dla Kanału w formie loterii. W czasie rozpatrywania tego wniosku Lesseps rozwinął na wielką skalę akcję przekupywania oponentów, rzucając pieniędzmi z takim gestem, że wzbudziło to ogólną niechęć. W listopadzie 1887. dzięki tej korupcyjnej kampanii zezwolono na loterię, która jednak całkowicie zawiodła.W lutym 1889. trybunał uchwalił likwidacje przedsiębiorstwa budowy kanału. Wybuchła panika.


Działa dalekiego zasięgu broniące Kanału.

Interpelacje parlamentarne i śledztwo sądowe doprowadziły do wytoczenia sprawy karnej Ferdynandowi Lessepsowi, jego synowi Karolowi i kilku dyrektorom o oszustwo i przekupstwo. Sam Lesseps z trudem uniknął aresztowania. Pomimo umiejętnej a zarazem pełnej godności obrony i ojciec i syn zostali skazani na najwyższy wymiar kary : pięcioletnie więzienie. Wyrok na szczęście nigdy nie został wykonany a wkrótce potem uległ kasacji wskutek uchybień formalnych. Dwa lata później sędziwy twórca kanału Sueskiego a niedoszły budowniczy Panamskiego, zmarł. Wielu polityków i finansistów uszło z kraju.

Dla ratowania resztek z upadku utworzono nową spółkę,której pierwszym celem stało się uzyskanie przedłużenia koncesji, wygasającej w 1893. Stany Zjednoczone interesowały się coraz bardziej kanałem i wreszcie w 19o2. ostatecznie zdecydował Kongres budowę kanału na dawnym szlaku.Budowę poprzedziły dwie umowy międzynarodowe.Pierwsza, zawarta z W.Brytanią określiła uprawnienia USA jako wyłącznego budowniczego Kanału, który jednak miał być dostępny na tych samych zasadach dla wszystkich państw. Umowa ta nie zawiera żadnych przepisów na czas wojny i USA mogą dowolnie kanał fortyfikować czy zamknąć w razie wojny. Trudniejsze było porozumienie z Kolumbią, do którego doszło dopiero po bezkrwawej w tym kraju rewolucji. Stany otrzymały pas lądu szerokości 8 km na obu brzegach Kanału wzamian za odszkodowanie w gotówce oraz za gwarancje niepodległości państwa kolumbijskiego.

Pierwszych kilka lat nie dało oczekiwanych rezultatów.Okazało się, że administracja amerykańska pozostaje daleko w tyle za sprawnością techniczną. Rozpoczęto jednak odrazu akcję tępienia chorób, które dziesiątkowały Francuzów i w 19o4. żółta febra i malaria przestały być groźne. Wskutek tego możliwe było pozyskanie odrazu odpowiedniego sztabu białych inżynierów, techników i dozorców /ci ostatni to głównie Baskowie hiszpańscy/, którzy potrafili podciągnąć w pracy leniwych zachodnio-indyjskich Murzynów. Dopiero od 19o7. praca poszła pełną parą. Wtedy bowiem zarząd budowy kanału powierzono energicznemu inżynierowi podpułkownikowi saperów /potem generałowi/ G.W.GOETHALS'OWI, który mając dyktatorskie uprawnienia, potrafił wielkie dzieło doprowadzić do końca. Przez siedem lat, aż do wykończenia kanału, pracował niestrudzenie wykazując zarówno techniczne jak i administracyjne zdolności.

Wreszcie dnia 3. sierpnia 1914. przepłynął pierwszy oceaniczny statek "Cristobal" przez kanał, uroczyście otwarty dwa tygodnie później. Łączny koszt budowy /przy pominięciu całkiem odrębnych kosztów ufortyfikowania tego

"najbardziej strategicznego punktu zachodniej półkuli"/ wyniósł 273 milionów dolarów.



Plan Kanału, którego wlot wschodni jest położony bardziej na zachód niż ujście zachodnie./rys.nr 4/.

Kanał Panamski nie jest wymarzonym przez Lessepsa "Bosforem Oceanów".Jego olbrzymie śluzy wyrównują poziom wód w różnych częściach kanału, którego cała długość jest - rzecz ciekawa - mniejsza niż Kanału Sueskiego /8o km w stosunku do 16o km Suezu/. Co dziwniejsze jego wlot wschodni jest położony bardziej na zachód niż ujście zachodnie, co wynika z konfiguracji przesmyku. Jest głębszy od Kanału Sueskiego /12 m w stosunku do 11 m/ i szerszy /1oo m w stosunku do 7o m./. Dlatego mimo zastosowania systemu śluz jest stosunkowo łatwiejszy do przejazdu.Nie trzeba dodawać, że Stany Zjednoczone zdają sobie sprawę ze znaczenia strategicznego Kanału i zapewniły mu obronę dostateczną przed najnowocześniejszą próbą ataku.



Przekrój pionowy kanału wg trasy z rys.nr 4. /rys.nr 5/

ENCYCLOPEDIA BRITANNICA z 1939. podaje następujące dane dotyczące Kanału Panamskiego za rok 1938 :

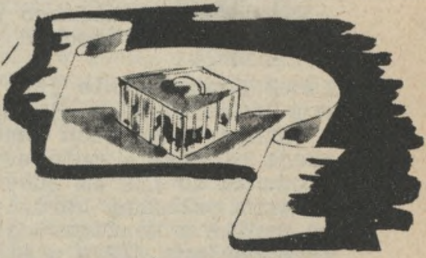
powierzchnia	553,8 mil.kwadr.	ludność	29,963
z czego wód	17o,2 " "	/bez garnizonu/	
		z czego obywateli USA	8,693

Dochody w 1938. 24,13o,14o dolarów. rozchody 9,395,624 dolarów, czysty zysk 14,734,516 dolarów czyli 2,9o % zainwestowanego kapitału.

W ciągu roku obliczeniowego /kończącego się w czerwcu 1938 przeszło przez kanał 5,524 statków, z czego 1,780 pod banderą amerykańską, 1,281 pod brytyjską, 667 pod normewską, 357 pod niemiecką, 300 pod japońską, 285 pod holenderską, 223 pod duńską, 182 pod panamską, 119 pod szwedzką, 105 pod francuską oraz 225 należących do szesnastu innych państw. Dane te nie obejmują amerykańskich i kolumbijskich statków wojennych i transportowców wojskowych, ani statków poniżej 300 ton.

Skrzydlaty goniec...

Poważny miesięcznik CHAMBERS'S JOURNAL, wydawany w Edynburgu - poświęcił niedawno spory artykuł P.MACLEAD'A - gołębiom pocztowym.x/ Zastosowanie tego starożytnego środka łączności w dzisiejszych czasach wydaje się anachronizmem. Ale jest tylko jednym więcej dowodem, że najlepsza nawet maszyna nie zastąpi całkowicie żywego organizmu.



Hodowla gołębia pocztowego była zdawna narodowym sportem na wyspach brytyjskich. Na wyścigi gołębi wydawano sumy. Hodowcy wykładali rocznie przed wojną 70 milionów funtów szterlingów, a wygrane nagrody przynosiły im 700,000 Ł. Hodowców było pół miliona, gołębi pocztowych 3 miliony. Przeciętna cena wynosiła 10/-. Ale poszczególne okazy dochodziły do znacznie wyższych cen.W 1934. jeden gołąb został zakupiony za sumę Ł 235! R.A.F. miała już przed wojną swoje stacje gołębi pocztowych, dwie w kraju, dwie w posiadłościach zamorskich. Podczas wojny rozszerzono znacznie sieć obsługi i stosuje się gołębie jako zastępczy środek na wypadek zniszczenia linii telekomunikacyjnych zarówno dla sił zbrojnych, jak i dla organów obrony plot.

Podczas wyścigów gołębie pocztowe lecą z północy na południe i naodwrót. Ale dla wojska ten kierunek nie wystarczał. Gołębie odpowiedziały wymaganiom armii i lotnictwa i dały się nakłonić także do lotów w kierunku równoleżnikowym.Gołębie podlegają osobnej dyrekcji łączności ministerstwa lotnictwa, obsadzonej wyłącznie przez fachowych hodowców. Całe setki ptaków pełnią służbę na przydziałach w oddziałach armii, lotnictwa i na okrętach wojennych.

W czasie od maja do listopada 1940. na 320 meldunków wysłanych zapomocą gołębi z samolotów RAF tylko 13 nie do-

stało doręczonych. A pomiędzy tymi meldunkami był znaczny odsetek sygnałów S.O.S. z rozbitych maszyn. Jakiś gołąb doleciał do wybrzeży angielskich po przelocie 28o km wśród burzy nad kanałem. Naogół stare gołębie są przydatniejsze do służby. Ale nie zawsze. Gołąb ma długą pamięć i trudno odzwyczaja się od raz wystudiowanej drogi.

Gołąb pocztowy nie od dzisiaj ma miejsce w historii wojen jako niezawodny łącznik. Stosowano go już 5ooo lat temu Starożytni Egipcjanie posługiwali się nimi. Juliusz Cezar dysponował stale zorganizowanym telegrafem gołębim.Podczas wojen krzyżowych dla uniemożliwienia Turkom używania gołębi, sprowadzili Krzyżowcy aż 8ooo sokołów. Największym tytułem do sławy jest jednak dla gołębi oblężenie Paryża przez Niemców w 187o. Wprowadzono wtedy stałą komunikację pocztową, zarówno dla celów państwowych, jak i dla osób prywatnych. Opłata za listy wynosiła 6d od słowa przy ograniczeniu ilości słów do 2o. Doprowadzono dzięki fotograficznemu pomniejszaniu listów do tego, że jeden gołąb zabierał z sobą 25oo listów. Rekord dla jednego meldunku przewiezionego jednorazowo przez jednego gołębia wynosi 3o,ooo słów. Z centrali pocztowej w Tours wyekspediowano 1ooo listów do Anglii, a nadesłano tam z Paryża 1,2oo,ooo listów w ciągu czterech miesięcy. Cyfry przekonywujące.

W 19o9. brytyjskie ministerstwo wojny zwolniło gołębie ze służby, wprowadzając polowy telefon. Ale nie na długo.Już w 1914. gołąb odzyskał dawne znaczenie dla wojen, jako niezawodny środek łączności. W 1918. 22,ooo pełniło służbę w brytyjskiej armii we Francji.

W Muzeum Wojskowym w Londynie stoi "Old Jack" gołąb nr 27o9, który po doręczeniu meldunku 17.XI.1917. padł z odniesionych ran i został odznaczony krzyżem Wiktorii. W Waszyngtonie znowu uczczono pamięć innego gołębia "Cher Ami".Amerykański batalion odcięty od własnych sił, był w krytycznym położeniu. Z siedmiu posiadanych gołębi pozostał tylko ostatni. Sześć innych zginęło zaraz po wzlocie. "Cher Ami" poleciał z meldunkiem ale tuż nad odcinkiem został trafiony.Posypało się pierze biednego ptaka. Gołąb jednak zdołał się utrzymać w powietrzu i doręczył meldunek, który sprowadził upragnioną odsiecz. Przybył na miejsce z odstrzeloną łapą,z odłamkiem szrapnela w piersi, ale pomimo ran przeżył wojnę i powrócił do Ameryki.

Szybkość ptaków i zasięg jest poważny. Przy średnim wietrze dobry gołąb zrobi 5oo km z przeciętną szybkością 1oo km/godz. Jeden z gołębi wielkiej wojny miał przeciętną szybkość 15o km/godz.

Domeną szczególnego zastosowania gołębi jest wywiad.Gołębie są niezastąpionym środkiem przesyłania raportów przez agentów. Lepszym nawet niż radio. Niedarmo Niemcy podczas ubiegłej wojny rozwinęli hodowle jastrzębi, dla zwalczania gołębi na terenie Belgii i okupowanej Francji. Ten środek nie dał przypuszczalnie zadawalniających rezultatów, skoro dowództwo niemieckie zakazało posiadania gołębi pod karą śmierci!

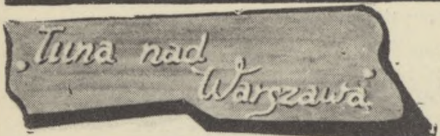
Ale i gołąb ma swe wady. Oto nie lata w nocy.Nie ma siły, któraby go zmusiła do lotu o zmroku. Tutaj okazało się jednak, że można dojść do wyhodowania typu gołębia latającego w nocy. Rezultaty są poważne, bo istnieje rasa gołębi o zasięgu nocnym ok.5oo km.

I mimo całego postępu technicznego, mimo radiofonii, nieraz ocalenie załogi skomplikowanego nowoczesnego bombowca zależy od małego, skromnego ptaka.

Co czytać......

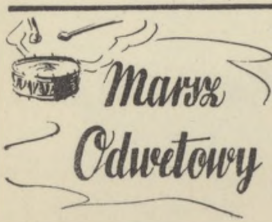
Myśl lotnicza

Nr II. sierpień 1941. str.32 cena 1/6 miesięcznik lotniczy, wydawany przez Wydział Kulturalny Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych. Numer drugi powstałego niedawno pisma poświęciła redakcja w połowie naświetleniom kampanii wrześniowej - w połowie zaś rozważaniom na tematy przyszłego rozwoju sił powietrznych.Artykuł mjr Zaczkiewicza omawiający działania brygady pościgowej we wrześniu 1939.czyta się - mimo rzeczowego ujęcia,mimo tablic i danych liczbowych - jak pasjonującą nowelę.Analizą strat lotnictwa polskiego w 1939. zajmuje się artykuł Z.W. Autor uważa za przyczyny własnych strat: 1/ przewagę ilościową i jakościową przeciwnika /"byliśmy dumni, że sprzęt był polski, ale to nie zmienia faktu, że byliśmy na nim mocno bici"/ - 2/ szybkość wycofywania się wojsk lądowych i związanych z nimi rzutów kołowych lotnictwa, co przy bombardowaniu nieprzyjacielskim uniemożliwiało nieraz przeprowadzenie napraw, -3/ brak dostatecznych organów służb lotnictwa w terenie i brak zasobów materiałowych, zwłaszcza materiałów pędnych, 4/ ogień własnej OPL.-P.J.Zawistowski formułuje potrzeby sił powietrznych wysuwając konieczność wyodrębnienia lotnictwa jako broni - stworzenia osobnego resortu rządowego - zorganizowania przemysłu lotniczego, niezależnego od państwa, ale przez nie popieranego, usamodzielnienia kontroli produkcji - selekcji ludzi dopuszczającej tylko fachowców - i rozbudowy szkolnictwa lotniczego i techniczno-lotniczego. Obszerny przegląd prasy lotniczej zamyka numer.



napisał - Stanisław Ordon - Edynburg 1941.cena 9d str.81 Nakład Wojsk.Biura Propagandy.

Nowowydana broszurka to urywki dziennika pisanego podczas oblężenia Warszawy. Pamiętnik daje wrażenie bezpośredniości, pisania na żywo, choć nie bez pewnych retuszów. Szereg momentów bardzo dobrze oddanych - np. artyleryjskie ostrzeliwanie miasta, reakcja na wiadomość o przekroczeniu granicy przez rząd itp. Książka warta przeczytania.



Zbiorek nosi podtytuł: "Poezje żołnierskie" Zespołu Odwetu i ukazał się ostatnio nakładem "PORADNIKA SWIETLICOWEGO". Cena 1/6 - 37 stron.
Kilkanaście wierszy o różnym poziomie zgrupowanych w dwóch częściach "MY" i "KRAJ", przenosi czytelnika w zupełnie inną atmosferę niż lektura naszych wydawnictw periodycznych, czy ukazujących się książek. Zbiorek tchnie aktualnością, ale aktualnością przeżywaną w warunkach żołnierskich, całkiem niepodobnych do życia londyńskiego. Stąd świeżość podejścia do tematów dobrze nam znanych, bo związanych z naszym życiem od tragicznych dni wrześniowych i z życiem kraju. Ta nuta świeżości, ta prostota treści przy całym kunszcie poetyckim /fachową ocenę pozostawiamy specom/ ogromnie zbliża czytelnika,zjednuje go z miejsca. To jedna z książek, które kupuje się nie na to aby przeczytać, ale na to by je mieć. Książka, która napewno zawędruje do niejednego żołnierskiego plecaka, jako coś, z czym się człowiek niechętnie rozstaje.

Ciekawa winieta /kpt.Wierzejewskiego/ jest prawdziwą ozdobą wydawnictwa. Strona graficzna por.Polińskiego zbliża je do szaty Poradnika Swietlicowego, mającej już wyrobione uznanie. W zbiorku zamieszczono poezje : K.Billewicza, Z.Czarkowskiego, A.Kowalskiego, J.Laskowskiego, A.Lappiny, J.Rostworowskiego, W,Strzałkowskiego, H,Wisłockiej.

Humor..........

OKNO.
Podróżny zajechał do prowincjonalnego hotelu. Pokój wydawał mu się nieprzewietrzany,duszny. Po kilku godzinach bezsenności podróżny zerwał się i próbował otworzyć

KOLUMNADA.



okno. Daremnie. Zardzewiałe zawiasy nie puszczały. Wkońcu zniecierpliwiony owinął rękę ręcznikiem i w pasji wybił szybę. Odetchnął głęboko: Nareszcie świeży przewiew! - Nazajutrz w rachunku wstawiono mu pozycję lo szylingów za rozbicie szyby.. w szafie !
/EVENING TELEGRAPH/



"Illustrierte Zeitung," Berlin

" Oto moja kartka ubraniowa. Bierz Pan trzy kupony i kwita !"

PROPAGANDA.
Niemieckie samoloty bombardowały bezskutecznie zresztą - samochód R.A.F. - przewozący szczątki rozbitej maszyny szkolnej. Niezawodnie dr Goebbels poda przez radio wiadomość o zniszczeniu brytyjskiego lotniskowca.
/LONDON OPINION/

„Co Słychać"...... .redakcja i adm.... | wychodzi co tydzień. abonament mies.: 2/-, kwartalnie : 6/-.......... Hotel Glen-Ericht. BLAIRGOWRIE Perthshire. tel. Blairgowrie 134.......

w poprzednim numerze....

Published by Dr. Stefan Kossak, Blairgowrie, Perthshire.
Printed by THE MUNRO PRESS LIMITED, PERTH.